Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11244

06. 07. 98

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christa Nickels, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/10957 —

Kerosinverrieselung durch Awacs-Flugzeuge

Bereits 1994 hatte die Bevölkerung des Kreises Heinsberg Befürchtungen geäußert, daß durch den Flugbetrieb des NATO-Stützpunktes in Geilenkirchen-Teveren und die dort stationierten Awacs-Maschinen, Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten sind. Diese Befürchtungen verbanden sich in erster Linie mit dem Ablassen von großen Mengen an Kerosin („fuel dumping") durch die Awacs-Maschinen. Die Awacs-Maschinen überfliegen regelmäßig das Kreisgebiet Heinsberg und queren während des Landeanfluges in niedriger Höhe das Stadtgebiet von Geilenkirchen.

Parallel hierzu wurde 1994 im Kreisgebiet eine erhöhte Rate von Leukämieerkrankungen von Kindern bekannt. Eine Studie der US-Luftwaffe von 1988/89 über Triebwerke, wie sie auch in Awacs-Maschinen verwendet werden, stellte fest, daß diese mehr als dreimal so hohe Schadstoffmengen abgeben wie moderne Triebwerke. Aus diesem Grund wurden umfangreiche Schadstoff- und Luftmessungen vorgenommen. Darüber hinaus vereinbarten 1995 der Oberkreisdirektor des Kreises Heinsberg und die Kommandantur des NATO E-3A-Verbandes schriftlich, daß der Kreis Heinsberg in allen Fällen, in denen Kerosin oder sonstige Treibstoffe über dem Kreisgebiet oder in der Nähe abgelassen werden, unmittelbar und unverzüglich durch den Awacs-Verband informiert wird.

Nun berichtet der Landrat des Kreises Heinsberg in der Sitzung des Kreisausschusses vom 7. Mai 1998 über zwei bekanntgewordene „fuel dumping" aus dem Jahr 1997 durch Awacs-Maschinen, worüber weder der Landrat noch entsprechend der Vereinbarung eine andere Kreisbehörde informiert worden sei.

1. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung die Informationen des Landrates zu, daß eine Awacs-Maschine am 30. Juli 1997 in einer Höhe von etwa 3 000 Metern 23 Tonnen Flugtreibstoff abgelassen hat?

Diese Informationen sind zutreffend.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 2. Juli 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung die Informationen des Landrates zu, daß eine Awacs-Maschine am 12. August 1997 in unbekannter Höhe sechs Tonnen Flugtreibstoff abgelassen hat?

Die am 12. August 1997 abgelassene Treibstoffmenge betrug 4,5 Tonnen. Die Verrieselung wurde in einer Flughöhe von 3 000 m außerhalb des Kreisgebietes Heinsberg durchgeführt.

3. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung die Informationen laut einer Antwort der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen auf eine Kleine Anfrage („Kerosinverrieselung von Flugzeugen"; Antwort: Drucksache 12/2858) des Landtagsabgeordneten Johannes Remmel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 24. Februar 1998 zu, wonach Treibstoff über Geilenkirchen abgelassen wurde?
   a) Wenn ja, über welchem Ortsteil von Geilenkirchen genau wurde der Treibstoff abgelassen?
   b) Wenn nein, wo genau wurde der Treibstoff dann abgelassen?

Über dem Stadtgebiet von Geilenkirchen wurde kein Treibstoff abgelassen.

Die Verrieselung am 30. Juli 1997 erfolgte in einer Warteschleife zwischen 18 und 33 km nördlich der Stadt Geilenkirchen.

4. Hat während dieser Vorfälle eine Gefährdung für die Bevölkerung bestanden, bzw. ist aufgrund des „fuel dumping" mit Gesundheitsschäden zu rechnen?

Das über der vorgeschriebenen Mindestflughöhe (5 000 Fuß/ca. 1 500 m über Grund) abgelassene Kerosin wird infolge der hohen Fluggeschwindigkeit und Verwirbelung so fein im Luftraum verteilt, daß der weitaus größte Anteil bereits vor Erreichen der Erdoberfläche verdunstet (Kerosin ist ein komplexes Kohlenwasserstoffgemisch mit einem Siedebereich von 160 °C bis 300 °C). Das beim „fuel dumping" aus diesen Höhen abgelassene Kerosin stellt nach Untersuchungen des TÜV Rheinland von 1992 und Studien des National Research Council in Kanada keine Gefährdung der Bevölkerung dar (Drucksache 13/6938 vom 13. Februar 1997). Mit Gesundheitsschäden ist daher nicht zu rechnen.

5. Ist der Bundesregierung bekannt, warum das „fuel dumping" vorgenommen worden ist?

In beiden Fällen wurde eine Treibstoffverrieselung aufgrund von Notfallsituationen (Störung im Flugsteuersystem bzw. Rauchentwicklung im Luftfahrzeug) durchgeführt.

6. Sind der Bundesregierung weitere Vorfälle von „fuel dumping" bekannt, die Awacs-Maschinen des NATO E-3A-Verbandes im Zeitraum von 1994 bis heute vorgenommen haben?

Im Zeitraum 1996 bis 1998 hat es im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland fünf Fälle von Treibstoffverrieselungen durch Awacs-Luftfahrzeuge des E-3A-Verbandes, Geilenkirchen, gegeben. Eine detaillierte Statistik über Treibstoffverrieselungen durch Luftfahrzeuge des E-3A-Verbandes vor 1996 liegt nicht vor.

7. Wenn es weitere Vorfälle gegeben hat (vgl. Frage 6):
   a) Wann und wo waren diese?
   b) Wieviel Kerosin wurde dabei in welcher Höhe abgelassen?
   c) Was war der Grund für das „fuel dumping"?

Siehe beigefügte Anlage.

8. Bedeutet die Formulierung „ebenfalls gehalten" in der Antwort der Bundesregierung vom 13. Februar 1998 auf Frage 10 einer Kleinen Anfrage der Abgeordneten Ulrike Höfken, Christian Sterzing, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Antwort: Drucksache 13/6938), wonach der „militärische Flugbetrieb, soweit er sich nicht unter der Kontrolle der Flugsicherung befindet, ebenfalls gehalten ist, die Flugsicherung von derartigen Vorkommnissen zu unterrichten", daß keine Pflicht zur Meldung des Treibstoffschnellablasses für den militärischen Flugbetrieb besteht?
   a) Wenn ja, wie wird dies begründet?
   b) Kann daraus gefolgert werden, daß es Treibstoffschnellablasse durch militärische Maschinen gegeben hat, von denen bis heute keine öffentliche Institution erfahren hat?

Der militärische Luftfahrzeugführer ist verpflichtet, die ihn kontrollierende Flugsicherungsstelle über den beabsichtigten Treibstoffschnellablaß zu unterrichten. Darüber hinaus ist seit 1996 jeder Treibstoffschnellablaß gemäß Flugbetriebshandbuch des E-3A-Verbandes in Geilenkirchen dem Flugsicherheitsoffizier des Verbandes schriftlich zu melden. Somit ist jede Treibstoffverrieselung dokumentiert.

Das Ablassen von Treibstoff während des Fluges wird nur in Notsituationen angewendet, um bei Notlandungen sofort nach dem Start auf das zulässige Landegewicht zu kommen oder die Explosions- und Brandgefahr zu minimieren.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die schriftliche Vereinbarung von 1995 zwischen dem Kreis Heinsberg und dem NATO E-3A-Verband, daß der Kreis über derartige Vorfälle informiert werden soll?

Die Vereinbarung zwischen dem Kreis Heinsberg und dem E-3A-Verband in Geilenkirchen zur Information über Vorfälle mit Treibstoffverrieselung wird als sehr positiv bewertet.

10. Wie bewertet die Bundesregierung, daß eine solche Vereinbarung durch den NATO E-3A-Verband anscheinend nicht eingehalten wird?

Es trifft zu, daß anläßlich einer Treibstoffverrieselung am 30. Juli 1997 die Leitstelle des Kreises Heinsberg durch den E-3A-Verband irrtümlich nicht informiert wurde. Die Meldung über diesen Vorfall wurde mit Schreiben vom 12. Mai 1998 an die Kreisverwaltung Heinsberg nachgeholt mit der Hoffnung, eine Wiederholung mangelnder Information in Zukunft ausschließen zu können.

11. Ist die Bundesregierung bereit, ihre Möglichkeiten zu nutzen, um so dafür Sorge zu tragen, daß in Zukunft solche Vereinbarungen eingehalten werden?

Was hat die Bundesregierung in dieser Hinsicht unternommen, und was wird sie in Zukunft diesbezüglich unternehmen?

Die Vereinbarung zwischen dem E-3A-Verband und dem Kreis Heinsberg hat sich bewährt.

Mit der schriftlichen Zusicherung des Verbandsführers des E-3A-Verbandes an die Kreisverwaltung Heinsberg, diese Abmachung einzuhalten, wird kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.

12. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß die Bevölkerung über derartige Vorkommnisse informiert werden sollte, oder vertritt die Bundesregierung hierzu eine andere Position, und wie lautet diese gegebenenfalls?

Ja.

Anlage

Übersicht über
Kerosinverrieselung im deutschen Luftraum 1996 bis 1998
durch Luftfahrzeuge des E-3A-Verbandes

Datum	**Zeit**	**Ort**	**Höhe**	**Luftfahrzeug**	**Grund**	**Menge (Pfund)**
08.02.96	1006Z/1023Z	Bereich Laarbruch	FL120	E-3A 454	Ausfall von Bordsystemen	55.000
04.03.96	1508Z/1525Z	Bereich Büchel	FL 160	E-3A 445	Ausfall der elektrische Trimmung	60.000
13.03.96	1605Z/1619Z	Bereich Büchel	FL 200	E-3A 457	Radar-Probleme	39.000
30.07.97	1047Z/1105Z	Bereich Heinsberg	FL 100	E-3A 454	Fehler der Landeklappen-anzeige	50.000
12.08.97		Bereich Gerolstein	FL 100	E-3A 454	Rauchent-wicklung	10.000

Stand: 17. Juni 1998

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333